



## **TRABAJO FIN DE GRADO EN RELACIONES LABORALES Y RECURSOS HUMANOS**

**El concepto de accidente en misión a la luz de la jurisprudencia**

**Ana Olite Rey**

**DIRECTOR**

**Beatriz Rodríguez Sanz de Galdeano**

**Pamplona  
27 de Mayo de 2015**

## RESUMEN

Este Trabajo de Fin de Grado tiene por objeto analizar el concepto de accidente de trabajo en misión conforme a la jurisprudencia. Se trata de un concepto discutido que ha dado lugar a pronunciamientos contradictorios en la jurisprudencia que en ocasiones apuesta por un concepto amplio y en otros se ha mostrado partidario de un concepto estricto. Esto es debido en parte, a la similitud que tiene este concepto de accidente en misión con el accidente *in itinere* y también a las características propias de algunas actividades como las del transporte. Para desarrollar este trabajo se ha tenido en cuenta las sentencias más relevantes y la doctrina existente al respecto con el fin de llegar a delimitar como se encuentra la cuestión en la actualidad.

Palabras clave:

Accidente de trabajo, Accidente en misión, *in itinere*, Desplazamiento

## ABSTRACT

This paper's purpose is to analyze mission occupational accident concept according to the jurisprudence. It comes to a discussed concept that has given contradictory pronouncements in jurisprudence that occasionally positions for a wide concept and in others occasions for an strict one. That is due to the similarity of mission occupational accident with *in itinere* accident and also the typical characteristics of some jobs like drivers. To develop this work has been taken into account the most relevant sentences and the existing doctrine in order to delimitate how the current issue situation.

Key words:

Work accident, Mission occupational accident, *in itinere*, Trip

## INDICE

<b>I. INTRODUCCIÓN: EL ACCIDENTE EN MISIÓN COMO ACCIDENTE DE TRABAJO</b>	4
<b>II. VAIVENES JURISPRUDENCIALES EN TORNO AL ACCIDENTE EN MISIÓN: ESTADO DE LA CUESTIÓN Y PRINCIPALES PUNTOS CRÍTICOS</b>	5
1. Primeros pronunciamientos: concepto estricto	6
2. Concepto amplio: accidente ocurrido durante la misión	7
3. Vuelta a la delimitación estricta: no todo lo ocurrido en la misión es accidente de trabajo	8
4. Últimos pronunciamientos y nuevas contradicciones en torno al ámbito del accidente en misión	11
<b>III. EL REQUISITO DEL DESPLAZAMIENTO</b>	13
1. Concepto y diferenciación con el accidente in itinere	13
2. El infarto durante el desplazamiento en la doctrina de los tribunales	15
<b>IV. REALIZACION DE LA MISIÓN</b>	17
1. Delimitación conceptual y problema	17
2. Tiempo de trabajo y realización de la misión	19
3. Tiempo libre durante la misión	19
4. El caso de los transportistas: tiempos de trabajo y de presencia	20
<b>V. CONCLUSIONES</b>	25
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	27
<b>JURISPRUDENCIA</b>	28

## **I. INTRODUCCIÓN: EL ACCIDENTE EN MISIÓN COMO ACCIDENTE DE TRABAJO**

De acuerdo con el art. 115.1 LGSS se considera accidente de trabajo “toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena”. Esta definición originaria fue objeto de interpretaciones extensivas llevadas a cabo por la jurisprudencia con el afán de extender la protección del accidente de trabajo al mayor número de supuestos. La jurisprudencia a lo largo de los años ha venido interpretando el concepto de accidente de trabajo en función a las distintas situaciones que se han presentado ante los tribunales. Se ha dado una mayor flexibilidad y el Tribunal Supremo ha ido adaptándose a la realidad social del ámbito del trabajo que está en constante transformación<sup>1</sup>.

Algunas de estas interpretaciones expansivas fueron incorporándose al art. 115 LGSS. Uno de estos supuestos fue el conocido como accidente *in itinere*. El apartado 2 del art. 115, en su letra a) define este tipo de accidente como el que sufra el trabajador al ir o volver del trabajo. No se recoge, sin embargo, una definición del accidente en misión. No obstante, dentro del concepto legal del accidente de trabajo la expresión “con ocasión” del trabajo es lo suficientemente amplia como para permitir una interpretación flexible del concepto de accidente de trabajo, en la medida que no se exige un nexo causal estricto (el trabajo sea la causa directa) sino que es suficiente que el trabajo haya determinado la exposición a riesgos conectados con el trabajo prestado por cuenta ajena.<sup>2</sup> Por otra parte, el accidente en misión se ha considerado también como una lógica derivación del accidente *in itinere*<sup>3</sup>. Consecuencia de dicha evolución jurisprudencial ha sido el concepto de accidente de trabajo en misión.

Ha sido la jurisprudencia la que ha ido acuñando una definición de este tipo de accidente, recoge bien este concepto la STS, de 11 de Febrero de 2014, (RJ2014/1606) cuando afirma que “el accidente de trabajo ‘en misión’ ha sido una figura de loable creación jurisprudencial como una modalidad específica de trabajo, en la que partiéndose de que se producía un desplazamiento del trabajador para realizar una actividad encomendada por la empresa, a través de dicha figura se ampliaba la presunción de laboralidad a todo el tiempo en que el trabajador desplazado, en

---

<sup>1</sup> SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “Ámbito del accidente de trabajo en misión”, *Aranzadi Social*, núm. 9, 2014 (BIB2014/71).

<sup>2</sup> OLARTE ENCABO, S.: “Una de cal y otra de arena: un ictus isquémico cerebral en Tel Aviv no es accidente en misión”, *Revista de trabajo y seguridad social: Comentarios*, núm. 375, 2014, págs. 176-182

<sup>3</sup> SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “La configuración jurídica del accidente de trabajo”. Tesis doctoral dirigida por el Prof. Monereo Pérez, disponible en <http://hera.ugr.es/tesisugr/21779156.pdf>, págs. 207 y ss.

consideración a la prestación de sus servicios, aparecía sometido a las decisiones de la empresa ( incluso sobre su alojamiento, medios de transporte, etc...) de tal modo que el deber de seguridad, que es una de las causas de la responsabilidad empresarial, abarcaba todo el desarrollo del desplazamiento y de la concreta prestación de los servicios, destacándose que el `lugar de trabajo´ a estos efectos es todo lugar en que se está por razón de la actividad encomendada, aunque no sea el lugar de trabajo habitual”<sup>4</sup>.

La aplicación de esta definición genérica a cada supuesto no está exenta de dificultades. La consideración de un accidente como accidente laboral tiene importantes consecuencias de orden práctico a efectos de Seguridad Social. Como es sabido, la consideración de la contingencia como profesional permite el acceso a las prestaciones sin necesidad de periodo de carencia y supone también una mejora económica de la prestación. Por ello, la delimitación de los supuestos en los que un accidente deba considerarse como de trabajo no es tarea fácil, debido, por un lado, a la variación de las circunstancias en que se produce el accidente y a las importantes consecuencias de orden práctico que se pueden derivar.

El trabajo que se presenta se va a centrar en analizar los problemas que el concepto de accidente en misión plantea, teniendo en cuenta algunos pronunciamientos recientes del Tribunal Supremo.

## **II. VAIVENES JURISPRUDENCIALES EN TORNO AL ACCIDENTE EN MISIÓN: ESTADO DE LA CUESTIÓN Y PRINCIPALES PUNTOS CRÍTICOS**

Sin definición legal, el concepto de accidente en misión ha sido acuñado por la jurisprudencia del Tribunal Supremo. De esta jurisprudencia cabe deducir dos requisitos básicos del accidente en misión: 1º) el desplazamiento para cumplir la propia misión y 2º) la realización del trabajo en que consiste la misión<sup>5</sup>. Muy gráficamente la STS, de 6 de marzo de 2007, (RJ 2007/1867) señala que “la noción de accidente en misión ha sido aceptada por la doctrina de esta sala como una modalidad específica de accidente de trabajo, en la que se produce un desplazamiento del trabajador para realizar una actividad encomendada por la empresa. La misión integra así dos elementos conectados ambos con la prestación de servicios del trabajador: 1º) el desplazamiento para cumplir

---

<sup>4</sup> En sentido similar: STS, de 16 de septiembre de 2013, (RJ 2013/7306), de 16 de Septiembre de 2013 (RJ 2013/7306) y de 24 de Septiembre de 2001 (RJ 2002/595).

<sup>5</sup> La doctrina está de acuerdo en la necesidad de estos dos requisitos, vid. por todos: TASCÓN LÓPEZ, R.: *El accidente de trabajo en misión*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2010, págs. 21 y ss.

la misión y 2º) la realización del trabajo en que consiste la misión”. Necesariamente se debe dar un desdoblamiento entre ambos elementos.

Por tanto hemos de decir que se trata de una figura creada con el objetivo de proteger aquellos accidentes que no ocurren ni en el centro de trabajo, ni al ir o volver del mismo, pero que suceden durante el cumplimiento de las funciones del trabajador.

Ahora bien, debido a la diversidad de situaciones que se dan respecto a los accidentes dentro del mundo laboral este concepto presenta alguna problemática en ciertos aspectos. Como se verá a continuación la jurisprudencia no ha mantenido siempre una posición uniforme<sup>6</sup>. El análisis de esta jurisprudencia permite identificar algunas de las cuestiones conflictivas en torno al concepto de accidente en misión.

Así, en primer lugar, se plantean problemas por su similitud con el concepto de accidente de trabajo *in itinere* debido a que en ambos se está realizando un desplazamiento que tiene que ver con el trabajo y el cumplimiento de este. Pero también deriva una naturaleza jurídica distinta que hará que el régimen aplicable en un caso u otro sea distinto, por ello conviene analizar los elementos.

Otra de las controversias que presenta es determinar cuándo se considera estar realizando la propia misión del trabajo y cuando no. Esto se analizará posteriormente desde el punto de vista de los transportistas, dado que son uno de los colectivos en los que más puede costar ver esta diferenciación debido a la particularidad de su prestación de servicios.

Respecto de la protección que se da durante la misión hay que llevar a cabo cierto análisis de la cuestión, ya que parte de la doctrina del Tribunal Supremo ha hecho hincapié en afirmar que “no todo lo que va a suceder durante la misión tiene conexión con el trabajo, cuando ni es desplazamiento ni actividad laboral.”

### **1. Primeros pronunciamientos: concepto estricto**

La jurisprudencia inicialmente entendió que merecían la calificación como accidente de trabajo en misión los hechos que ocurriesen y se ajustasen a una definición estricta de accidente de trabajo, esto es, los que ocurriesen en el ejercicio de la actividad que constituye la misión. Se dejan fuera del ámbito de aplicación las dolencias y procesos de distinta etiología (que no constituyan lesión súbita) o aquellas actividades ajenas a la misión que el sujeto lleve a cabo.

Dentro de esta primera interpretación mención inicial merece la STS, de 10 de

---

<sup>6</sup> Un análisis de esta evolución jurisprudencial: TASCÓN LÓPEZ, R.: *El accidente...*, op. cit., págs. 35 y ss, Vid. también SÁNCHEZ PÉREZ, J.: “Ámbito del accidente de trabajo...”, op. cit.

Febrero de 1983, (RJ 1983/580) en la que un trabajador que se encontraba de viaje de trabajo en Nigeria acudió un día libre a una playa cercana para disfrutar de tiempo de ocio. Durante el transcurso del día el trabajador se metió al mar y se ahogó. El TS califica de accidente de trabajo aquellos que ocurren durante el tiempo dedicado a actividades de ámbito privado pero que están relacionados con la actividad laboral habitual. Por ello, no calificó este hecho como accidente de trabajo ya que es el trabajador quien realizaba por iniciativa propia actividades distintas de las derivadas del trabajo, generando un riesgo adicional no vinculado.

Tampoco calificó como accidente de trabajo en misión el hecho recogido en la STS, de 17 de Marzo de 1986, (RJ 1986/1490) el infarto sufrido por un trabajador en un hotel mientras descansaba. Se entiende de manera que el hecho se produce en tiempo de descanso, que por las exigencias del trabajo que se está realizando ocurre fuera del ámbito privado del trabajador pero no se confunde con tiempo de trabajo. Además, el infarto se produce fuera del lugar y tiempo de trabajo de modo que se desvincula el factor causante del accidente de trabajo en sentido estricto.

La STS, de 14 de Abril de 1988, (RJ 1988/2963) sí consideró accidente de trabajo en misión el fallecimiento de un trabajador que se encontraba en viaje de negocios y con una situación de gran estrés vinculado a su actividad profesional. Queda claro que existe causa directa de la lesión padecida con el trabajo por lo que se califica como tal y que fue el estrés el factor externo.

También la STS, de 26 de Diciembre de 1988, (RJ 1988/9909) en la que se calificó como accidente de trabajo *in itinere* el fallecimiento de un trabajador por insuficiencia cardíaca que volvía desde la República de Seychelles a Vizcaya tras realizar un trabajo por cuenta de la empresa. Dicha crisis hubiese necesitado asistencia médica que debido al vuelo no se pudo prestar, además de la indebida atención que recibió por parte de las azafatas. Queda claro que la enfermedad por sí sola no hubiera ocasionado la muerte. Por todo ello la sala concluyó que se trataba de un accidente en misión ya que sin el trabajo encomendado por la empresa no se hubiese producido la circunstancia del fallecimiento en el avión.

## **2. Concepto amplio: accidente ocurrido durante la misión**

Pasados unos años la jurisprudencia del TS fue adoptando un sentido amplio del concepto de accidente de trabajo. El concepto ya no respondía a una definición estricta, sino que se presumía accidente de trabajo en misión todo lo ocurrido durante la misión,

siendo necesario la ruptura de dependencia con la empresa para no calificar un accidente como de trabajo en misión.

Uno de los pronunciamientos más representativos fue la STS de 24 de Septiembre de 2001, (RJ 2002/595). En este caso se trataba de un trabajador transportista que acude a Londres para trasladar a unos viajeros. De vuelta en el hotel y durante la noche sufre un infarto de miocardio que le ocasiona su ingreso en un hospital. La sala declaró el hecho como constitutivo de accidente de trabajo. Está claro que el nexo causal entre trabajo y lesión puede romperse, “pero tal ruptura no depende de que las propias tareas profesionales hayan concluido, dado que esa conclusión no reintegra al trabajador a su vida personal, familiar y privada, sino porque se produzcan hechos que se apartan de la situación que es laboral por extensión. Es decir, cuando el trabajador rompe la dependencia con la empresa y dispone de su tiempo”. La extensión de la protección en el desplazamiento va desde que el trabajador abandona su domicilio hasta que vuelve y siempre que este no rompa ese nexo causal. En este caso se protege al trabajador contra el mal que sufre ya que no hay circunstancias que rompan el vínculo entre la prestación y el daño.

También está la STS, de 4 de Mayo de 1998, (RJ 1998/4091), en la que un trabajador transportista sufre una parálisis mientras dormía durante la noche en ruta por el extranjero. Se declara accidente laboral ya que el accidente en misión amplía la presunción de laboralidad a todo el tiempo en el que el trabajador está sometido a la empresa incluso durante el tiempo de descanso en el lugar de alojamiento, o en el propio medio de transporte etc; se amplía así el deber de seguridad de la empresa a todo el desplazamiento y misión.

### **3. Vuelta a la delimitación estricta: no todo lo ocurrido en la misión es accidente de trabajo**

En los últimos años se ha vuelto a rectificar por la jurisprudencia el concepto amplio de accidente de trabajo y se corrige la doctrina unificada que se había adoptado en la sentencia anteriormente citada del año 2001<sup>7</sup>. También se ha encargado el Tribunal Supremo de dejar claro que, aunque se extienda la protección a todo el tiempo de la misión, no todo lo ocurrido durante esta va a ser calificado como accidente de trabajo.

Un ejemplo de ello lo encontramos en la STS, de 6 de Marzo de 2007, (RJ 2007/1867), sobre un trabajador transportista de mudanzas que descansaba en un hotel

---

<sup>7</sup> Vid. al respecto: SEMPERE NAVARRO, A.V.: “Rectificación del concepto de accidente de trabajo en misión” *Repertorio de jurisprudencia*, núm. 9, 2007.



de regreso a casa y fallece a causa de una hemorragia encefálica. La sala dictaminó que el nexo causal no se ha roto siendo evidente que el mal sobreviene fuera de las horas de trabajo, permaneciendo bajo la dependencia de la empresa, cuya organización y servicios objeto de su actividad impide al trabajador reincorporarse a su vida privada y familiar. Se califica como accidente laboral. Otra de las sentencias que apuestan por un concepto estricto es la STS, de 8 de Octubre de 2009, (RJ 2009/5666) en la que se declara la inexistencia de accidente de trabajo de un trabajador que sufre infarto de miocardio mientras descansaba en un hotel durante un viaje de negocios. Se tiene en cuenta que la lesión ocurre fuera del lugar y tiempo de trabajo, durante el tiempo privado, aunque no se confunde con tiempo de trabajo y no queda comprendido en la presunción del art.115.3 LGSS.

Conviene analizar los problemas que se pueden dar en la calificación de un accidente de trabajo como *in itinere* o en misión dado que ambos recogen como elemento necesario el desplazamiento. Además, dicha diferenciación puede resultar más problemática en ciertos oficios por las características especiales de la prestación.

Es lo que ocurre en las profesiones dedicadas al transporte, en las que los trabajadores se encuentran constantemente en desplazamiento. Objeto de comentario fue la STSJ de Galicia, de 12 de Junio de 2012, (RJ 1498/2009) en la que de los hechos probados se concreta que el causante ostentaba la categoría de conductor de una empresa de maderas. Se le encomendó realizar un viaje a Ponferrada con madera de chopo. Cuando a las 6 de la mañana encendió su camión comenzó a encontrarse mal y regresó al domicilio. Es allí donde se produjo el infarto que causó finalmente el fallecimiento. El debate central de esta sentencia jugó entre tres posibilidades: una de ellas fue considerar que el hecho no fue accidente de trabajo puesto que no tuvo lugar en tiempo y lugar de trabajo; otra fue considerarlo accidente de trabajo *in itinere* por haber iniciado el trayecto al centro de trabajo desde su casa; y la tercera fue declararlo accidente en Misión puesto que se trataba de un desplazamiento a un lugar distinto del centro de trabajo en cumplimiento de órdenes del empresario.

Como se indica en el art.115.2 LGSS el accidente *in itinere* es aquél que sufre el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo mientras que el accidente en misión es aquel que sufre el trabajador en viajes de servicio ordenados por la empresa. Una primera distinción entre ambos respecto del desplazamiento es que en el primer supuesto la presunción de laboralidad no se aplica y será el interesado quien tenga que acreditar que concurren los requisitos propios para encuadrar el accidente como laboral.

Por otra parte, en el accidente en misión si se aplica la presunción “*Iuris tantum*” a todo el tiempo en el que el trabajador se encuentra bajo decisiones de la empresa. Parece lógico que se extienda la presunción ya que en el caso de los transportistas se trata de trabajadores itinerantes que se encuentran en esa situación desde que abandonan el domicilio hasta que regresan con el servicio ya terminado.

Con base en los hechos la sentencia determinó que el presente caso constituyó un accidente de trabajo en misión, “puesto que el causante ya había iniciado la jornada laboral con el objeto de cumplimentar el viaje encomendado por la empresa, por lo que entra dentro de la presunción que el infarto se produjo en tiempo y lugar de trabajo, encontrándose dentro del ámbito del art.115.3 LGSS ya que el trabajador había realizado actos propios de las tareas encomendadas (había puesto en marcha el camión cuando sufrió el dolor cardiaco que posteriormente ocasionaría el infarto y el fallecimiento por lo que sucede en tiempo y lugar de trabajo). Es evidente que existe el nexo causal lesión- trabajo.”

Otro supuesto analizado es el recogido en STS, de 6 de Marzo de 2007, (RJ 2007/1867) en la que un trabajador prestaba servicios como conductor para una empresa de mudanzas, debiendo trasladar unos muebles desde Ponferrada hasta Murcia. Después de llegar allá y hacer entrega de los muebles procede a volver a su origen pero parando a descansar en un hotel donde cenó y se retiró a descansar. A la mañana siguiente el causante aparece muerto en el suelo a causa de una hemorragia encefálica producida hacia las 3 de la madrugada. Analizando el contenido de dicha sentencia hay que puntualizar varios aspectos. Es decir, no se está produciendo ese desdoblamiento entre desplazamiento y trabajo que exige esa modalidad. Afirma la sala que “la lesión se ha producido en tiempo de descanso, un descanso que por exigencias del tipo de trabajo ocurre fuera del ámbito privado del trabajador pero que no se confunde con el tiempo de trabajo y que por tanto no queda comprendido en la presunción del art.115.3 LGSS”. Tampoco en el presente caso encuadra el accidente como *in itinere* ya que la lesión no tiene lugar en el trayecto de vuelta, sino en el hotel y mientras descansaba. Tampoco se considera que el punto de llegada fuese el domicilio del causante. Y no se ha producido un accidente sino una enfermedad que queda exceptuada del art.115.2.a) LGSS. Por lo tanto, el fallo de esta sentencia es desestimar el recurso que se interponía y declarar la inexistencia de accidente de trabajo.

Otro supuesto se da en STS, de 11 de Julio de 2000, (RJ 2000/7409) en la que se hace constar como un trabajador que prestaba servicios para una empresa dedicada a la

pesca con la categoría de mecánico. El día 4 de Julio falleció mientras se desplazaba a arreglar un vehículo de la empresa que quedó averiado en la carretera por orden del empresario. Previamente a este hecho el causante sufrió un fuerte dolor en el pecho que le mantuvo postrado durante un día. La sentencia ha concluido que la muerte de este trabajador se produjo por un accidente de trabajo. La actividad de reparación de la avería de un coche en carretera se considera trabajo itinerante, en el que se entiende tiempo de trabajo el desplazamiento al lugar donde se encuentra el vehículo y supone como lugar dicho punto. El lugar y tiempo de trabajo de ayuda en carretera se extienden también al desplazamiento y ruta seguida para realizar la reparación. Además, por tratarse de un trabajo que se realizó fuera del centro habitual de trabajo del causante y por mandato del empresario también cabe encuadrarlo en el supuesto de accidente en misión, que es como lo califica finalmente el fallo de la sentencia y puesto que ambos presentan puntos de conexión.

No obstante sobre esta cuestión se volverá en un apartado posterior y se analizarán otras sentencias con distintas soluciones.

#### **4. Último pronunciamientos y nuevas contradicciones en torno al ámbito del accidente en misión**

Es evidente que esta evolución jurisprudencial del concepto no queda del todo clara dentro de nuestro ordenamiento y que las salas varían en sus pronunciamientos.

Parece que queda claro la existencia de dos vertientes, una que entiende que se va a extender la protección del trabajador a todo el tiempo de la misión, incluso en tiempos de descanso, siempre y cuando se encuentre bajo la dependencia y órdenes de la empresa. Y otro sector que considera que no todo lo que ocurre durante la misión es accidente de trabajo, y que por tanto, no aplicará la protección en los tiempos de descanso u otros si no se está en tiempo y lugar de trabajo.

Las sentencias más recientes parece que hacen evidente esta variedad de interpretaciones.

La primera es la STS, de 11 de Febrero de 2014, (RJ 2014/1626). Considera que no es accidente de trabajo el ictus isquémico sufrido por un trabajador que se encontraba en misión por cuenta de la empresa en Tel Aviv y que lo sufre en la habitación de su hotel mientras descansaba. El TS aplica a este caso la corriente que afirma que no todo lo que ocurre durante la misión va a ser considerado como accidente de trabajo. Entiende que el trabajador está bajo las dependencias de la empresa durante su estancia en aquél país pero en este caso la lesión se produce fuera del tiempo de trabajo, mientras

descansaba en el hotel, y sin que haya evidencias de relación de que el trabajo hubiese sido la causa de este mal. En este caso, no se aprecia ninguna circunstancia especial, por tanto no se aplica la presunción de laboralidad.

Por el contrario, la STS, de 24 de Febrero de 2014, (RJ 2014/2771). Resuelve el supuesto de un trabajador que prestaba servicios de cocinero en un buque y sufrió una caída que le ocasionó la muerte cuando intentaba subir a su barco, que estaba atracado, desde otro barco colindante. Esto junto con las malas condiciones en las que se encontraba la mar ocasionó su caída al agua. El litigio se centra en determinar el si el hecho constitutivo es accidente de trabajo o no, ya que el trabajador en dicho momento no se encontraba en su puesto de trabajo ni trabajando. El fallo de la sentencia consideró que nos encontramos ante un accidente de trabajo en misión. Esto es así ya que la sala consideró que el trabajador se encontraba en misión por cuenta de la empresa y por tanto se ampliaba la presunción de laboralidad a todo el tiempo en que el trabajador desplazado en consideración a sus servicios aparecía sometido a las decisiones de la empresa (incluso sobre su alojamiento, medio de transporte etc...) de tal modo que la responsabilidad empresarial persiste y abarca todo el tiempo de la misión. El accidente en este caso se produjo por ocasión del trabajo, es muy probable que también las malas condiciones del mar fuesen las que provocaron la caída. El trabajador asumió un riesgo con ocasión de su trabajo. Se debe presumir la existencia de un nexo causal entre la lesión padecida y el trabajo.

Recientemente, mediante auto de 20 de enero de 2015 (JUR 2015/69228), el Tribunal Supremo parece inclinarse por la corriente que entendía que no cabía extender la presunción del accidente de trabajo a las lesiones sufridas por el trabajador en el tiempo de descanso, aunque se produjera durante la misión. Señala literalmente “el tiempo de disponibilidad se define precisamente por oposición a “los periodos de pausa o descanso”. En el caso examinado la lesión se ha producido durante el tiempo de descanso; un descanso que, por exigencias del tipo de trabajo, ocurre fuera del ámbito privado normal del trabajador, pero que no se confunde con el tiempo de trabajo en ninguna de sus acepciones y que, por tanto, no queda comprendido en la presunción del art. 115.3 de la Ley General de la Seguridad Social”.

Si hubiera que decantarse por una de las dos consideraciones, sería más correcto aplicar el sentido amplio de accidente de trabajo en misión a los casos prácticos y posteriormente matizar en función de las condiciones en las que tiene lugar el accidente y el posible incremento del riesgo debido a la conducta del trabajador. Lo que se

persigue con esta figura de creación jurisprudencial es aumentar, todavía más, la protección del trabajador ante la variedad de situaciones que se dan en el ámbito laboral. Parecería más adecuado partir de la idea de que ha sido un accidente de trabajo el hecho que ha originado esa situación al trabajador dado que ha ocurrido bajo mandato de la empresa realizando una prestación. Y posteriormente analizar si ha habido conductas inusuales o irresponsables por parte del trabajador que rompan la dependencia con la empresa, o si no existe el nexo causal entre la lesión y el trabajo. En tal caso, de haber sido el trabajador quien haya llevado a cabo acciones no apropiadas que nada tienen que ver con el trabajo o que teniéndolo sean imprudentes por su parte entonces sí que cabría no calificar el accidente como laboral. Del mismo modo, si fuese muy evidente la falta de nexo entre la lesión y el trabajo tampoco cabría calificarlo como tal.

### **III. EL REQUISITO DEL DESPLAZAMIENTO**

#### **1. Concepto y diferenciación con el accidente *in itinere***

Podríamos definir el desplazamiento como “el trayecto que el trabajador tenga que recorrer para el cumplimiento de la misión o actividad laboral, como el sobrevenido en el desempeño de la misma, así como durante la realización de los actos directamente vinculados a la encomienda”.

Por tanto las lesiones ocurridas durante el desplazamiento en la misión se van a considerar accidente de trabajo. Se aplica la presunción del art.115.3 LGSS. El desplazamiento supone un elemento más del accidente en misión y por tanto gozará de la protección salvo que se demuestre lo contrario.

Un ejemplo para acercarnos al concepto de desplazamiento es el caso resuelto por la STSJ de Extremadura, de 18 de Mayo de 2005, (AS 2005/1182). En este supuesto se recoge en los hechos el daño sufrido por un trabajador que vivía en Plasencia y debe acudir a Madrid a realizar una misión por cuenta de la empresa. Para su comodidad el afectado se traslada a vivir a la capital hasta que finalice el trabajo encomendado. Un día, cuando termina la jornada y vuelve al domicilio de Madrid en una furgoneta junto con un compañero sufre un infarto y muere. En principio no cabría calificar el accidente como accidente de trabajo en misión ya que el causante no se encontraba en tiempo y lugar de trabajo y por tanto no procede aplicar la presunción del art.115.3 LGSS. Pero se ha aceptado que son tiempos y lugar de trabajo aquél lugar en que se esté por razón de la actividad encomendada, como ya se recoge en la definición de este concepto, por

tanto se amplía la presunción al entender, incluso sobreviniendo el mal fuera de horas de trabajo, el criterio por el cual el deber de seguridad como causa de responsabilidad empresarial abarca todo el desarrollo del desplazamiento y de la concreta realización de los servicios. Tampoco se evidencia ruptura del nexo causal ya que no se observaron conductas inusuales por parte del fallecido. La sala calificó esta situación como accidente de trabajo en Misión.

Otro caso similar es el señalado en STSJ de Andalucía, de 12 de Enero de 2012, (AS 2012/453) en el que un trabajador con categoría de oficial obra tiene que viajar por cuenta de la empresa a Ceuta a supervisar la realización de una obra. Durante el desplazamiento, y ya en Ceuta, se baja del vehículo de un compañero que lo trasladaba sufriendo un infarto de miocardio que le causa la muerte. El TSJ consideró que el infarto se produjo durante el desplazamiento, que forma parte de la misión, y por tanto queda amparado y protegido por la presunción de laboralidad, descartándose únicamente los periodos de descanso o actividades privadas. No se considera accidente *in itinere* sino accidente en misión ya que acaece durante el desplazamiento propio de la misión.

Los problemas se han planteado en ocasiones a la hora de diferenciar el accidente en misión del accidente *in itinere*. De acuerdo con el art. 115.2 a) accidente *in itinere* es el que tiene lugar en el trayecto del domicilio al trabajo. En el caso de la misión el desplazamiento forma parte de la propia misión. Únicamente se pueden plantear problemas se pueden plantear cuando el trabajador adapte su plan de viaje para salir a realizar la misión desde su domicilio<sup>8</sup>.

La diferenciación entre el accidente *in itinere* y en misión tiene importantes consecuencias prácticas. El accidente *in itinere* no se beneficia de la presunción de laboralidad del art.115.3 LGSS<sup>9</sup>, son la única excepción a esa presunción que ampara el desplazamiento por definición, de tal manera que las enfermedades que se manifiesten durante el trayecto, por ejemplo el infarto u otras dolencias similares, no tienen la consideración de accidente de trabajo. La presunción se reserva para los supuestos de lesión súbita durante el trayecto. En cambio, en el caso del accidente en misión, la presunción alcanza al desplazamiento que la propia misión exige. Como se verá a continuación esta diferencia ha dado lugar a pronunciamientos jurisprudenciales

---

<sup>8</sup> TASCÓN LÓPEZ, R.: *El accidente...*, op. cit. págs. 28 y 29.

<sup>9</sup> FERNÁNDEZ COLLADOS, B.: “La presunción de laboralidad del apartado 3 del art. 115 LGSS y el accidente ‘en misión’”, *Aranzadi Social*, núm. 7319/2004, (BIB 2005/409).

dispares.

## **2. El infarto durante el desplazamiento en la doctrina de los tribunales**

Esta cuestión ha dado lugar a numerosos problemas en la interpretación de los accidentes durante el desplazamiento debido al factor que los causa. La definición establece que accidente de trabajo es “toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena” o “todas las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar de trabajo” entre otras muchas consideraciones.

El problema viene cuando se produce el accidente durante un desplazamiento debido a un infarto de miocardio. La sucesiva ampliación del concepto de accidente de trabajo hace que en ocasiones se evidencie la dificultad en la identificación de la contingencia. Es decir, si lo consideramos accidente laboral o una enfermedad común. Se ha de comprobar su relación con el trabajo.

Aplicado es el caso de un trabajador que al montarse a la furgoneta con la que acudía a su trabajo sufre un edema pulmonar agudo y muere. Al tratarse de un desplazamiento para ir al trabajo se trata de un accidente *in itinere* que en principio no aplica la presunción. También lo que ha sufrido el trabajador no es una lesión súbita y violenta producida por un agente externo, sino que lo que ha sufrido ha sido una dolencia de distinta etiología, un factor más para no calificarlo como accidente de trabajo. De modo que al no poder demostrarse la existencia de nexo causal entre la lesión y el trabajo, además de que no ocurre en tiempo y lugar de trabajo, no procede calificarlo como accidente de trabajo.<sup>10</sup> El juzgador partió de la doctrina jurisprudencial sentada en las sentencias del TS de 4-7-95 ( RJ 1995, 5906 ) , 11-7-00 (RJ 2000, 7409) y 11-12-00 ( RJ 2001, 807) y en todas ellas se establece que la presunción de laboralidad del accidente o dolencias de trabajo establecida en el art. 115.3 de la LGSS/1994 ( RCL 1994, 1825) alcanza a los accidentes acaecidos en el tiempo y en el lugar de trabajo, pero no a los ocurridos en el trayecto de ida al trabajo o vuelta del mismo y que la asimilación a accidente de trabajo sufrido *in itinere* se limita a los accidentes en sentido estricto, esto es, a las lesiones súbitas y violentas producidas por un agente externo y no a las dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y manera de manifestación.

Para las dolencias que se manifiestan en el trayecto del domicilio al trabajo, la calificación como accidentes de trabajo en atención a lo dispuesto en el art. 115.2.e)

---

<sup>10</sup> STS , de 24 de Junio de 2010, RJ 3542/2009

LGSS, depende de que quede acreditada una relación causal con el trabajo, lo que en el presente caso y a juicio de la Sala no procede, porque no hay ningún elemento que permita establecer tal relación. No lo hay en el origen de una afectación cardíaca y el trabajo, ni consta que en camino desde el domicilio al trabajo se haya producido acontecimiento alguno que haya podido actuar como factor desencadenante de la crisis que determinó su ingreso hospitalario, como tampoco puede evidenciarse por la profesión, puesto que hubiera sido preciso determinar que tal profesión en relación con la situación de la empresa ha devengado la causa de tal evento, lo que no se evidencia ni puede darse por probado.

Por lo tanto, el suceso no conllevará la calificación de accidente de trabajo *in itinere* y queda asentado que el criterio de la jurisprudencia relativo a esto viene determinando que para calificarlo como laboral se ha de limitar a los accidentes en sentido estricto, es decir, aquellos que reúnan los requisitos de lesión corporal y súbita, sea violenta, y que proceda de una causa externa<sup>11</sup>.

En cuanto al infarto en accidente en misión.

Hay que dejar claro que el infarto que ocurra durante el desplazamiento es accidente de trabajo en misión, y así lo han declarado sentencias. Lo que sí ha experimentado más contradicciones son los casos de infarto durante los tiempos de descanso, tal y como se ha visto.

Puede resultar ilustrativa la sentencia del STS, de 11 de Junio de 2000, (RJ 2000/7409), que calificó como accidente de trabajo el infarto sufrido por un trabajador durante el desplazamiento para cumplir un trabajo encargado por el empleador. Se dedicaba a ser el mecánico de un buque y el día del suceso el citado trabajador falleció a consecuencia de un infarto de miocardio ocurrido mientras se desplazaba a arreglar un vehículo de la empresa. Este ya se había encontrado días antes con dolores en el pecho permaneciendo postrado en la cama durante un día.

El TS hace hincapié en recordar que la LGSS prevé que serán accidentes de trabajo “las enfermedades o defectos padecidos con anterioridad al trabajo que se agraven como consecuencia de la lesión constitutiva de accidente”. Por lo tanto, afirma que la presunción del art.115.3 LGSS no va a quedar destruida por este hecho. Se remite a decir que el esfuerzo en el trabajo es a veces el desencadenante del infarto y por ello ya se guarda cierta relación lesión-trabajo. Tampoco admite descartar la influencia de

---

<sup>11</sup> STS, de 13 de Octubre de 2006, AS 2006/595



factores laborales en la formación de la crisis cardíaca por el hecho de presentar antecedentes, consistiendo estos en simples factores de riesgo. Además, no se hace constar a que otro factor ajeno al trabajo haya sido el detonante del hecho. A estos efectos el TS reitera que lo que se valora no es la acción del trabajo como causa de la lesión, sino como factor desencadenante del infarto.

Por tanto, consideró el Alto Tribunal calificarlo como accidente de trabajo en Misión ya que la aplicación conjunta de la doctrina unificada al presente caso lleva a la conclusión de que la muerte del trabajador se produjo por accidente de trabajo. “En el trabajo de reparación de la avería se ha de entender como tiempo de trabajo el de desplazamiento al punto en que se encuentra el vehículo averiado, y como lugar el de dicho punto y el de la vía que a él conduce. El lugar y el tiempo de trabajo de ayuda en carretera no se circunscriben al espacio y al acto estricto de arreglo de la avería, sino que se extienden también al desplazamiento y a la ruta seguida para poder efectuar la reparación. No consta en el relato de hechos probados ningún dato que desvirtúe en el caso la presunción de laboralidad de los accidentes o dolencias surgidos en el tiempo y lugar de trabajo, y que los primeros síntomas de la dolencia cardíaca origen del litigio se manifestaron en el tiempo y lugar de trabajo habituales del trabajador.”

Lo que ha quedado patente es que hoy en día la jurisprudencia mayoritaria considera el infarto de miocardio como accidente de trabajo en Misión cuando concurren tiempo y lugar de trabajo. Y que resulta adecuada la aplicación del art.115.2.f) ya que se produce una lesión en sentido estricto al producirse el infarto siendo este el resultado final de una patología previa, que suponía un factor de riesgo. El desarrollo del trabajo es el factor desencadenante de esta lesión ya que durante la realización del mismo fue cuando experimenta el trabajador el episodio más grave y por lo tanto el Alto Tribunal ha señalado que la presunción no queda desvirtuada por el hecho de que un trabajador tenga antecedentes cardíacos en fechas anteriores al infarto. Es la crisis la que hay que tener en cuenta a efectos de protección. También ha venido puntualizando en que no es descartable que el infarto no se hubiera producido de no haberse llevado a cabo la misión.

#### **IV. REALIZACION DE LA MISIÓN**

##### **1. Delimitación conceptual y problemas**

El concepto de realización de la misión podría considerarse como el cumplimiento del trabajo encomendado por la empresa y por el cual nos

encontramos ante una misión. Los supuestos de hecho que se pueden plantear son los siguientes. Puede ocurrir que el trabajo habitual consista en el desplazamiento, sería el supuesto al que posteriormente se hará referencia de los transportistas. En segundo lugar, puede ocurrir que la misión sea algo excepcional dentro de la actividad normal del trabajador, se trataría del supuesto en que el empresario encomienda al trabajador la realización de una actividad en otro centro que no es el habitual. Por último, se encontrarían los supuestos de trabajadores que, aunque su labor no es la realización de la actividad de transporte, deben desplazarse habitualmente por razón de su profesión, por ejemplo, los comerciales.

Dejando al margen el supuesto específico de los transportistas, la cuestión esencial estriba en determinar si todo lo que ocurre durante el tiempo de la misión ha de considerarse accidente de trabajo. Tal y como se ha visto anteriormente es una cuestión algo difusa, y que jurisprudencialmente ha sido resuelta de manera no unánime:

Por una parte hay una tendencia a considerar que el accidente en misión es una figura a través de la cual “se ampliaba la presunción de laboralidad a todo el tiempo en que el trabajador desplazado, en consideración a la prestación de sus servicios, aparecía sometido a las decisiones de la empresa ( incluso sobre su alojamiento, medios de transporte, etc...) de tal modo que el deber de seguridad, que es una de las causas de la responsabilidad empresarial, abarcaba todo el desarrollo del desplazamiento y de la concreta prestación de los servicios”.

Pero en contraposición a esa corriente está otra que considera que no es correcto afirmar que todo lo ocurrido durante la misión tiene conexión necesaria con el trabajo de modo que todo lo que ocurra no se va a considerar que el trabajador se encuentra en lugar y tiempo de trabajo aunque se trate de periodos ajenos al servicio, de descanso o carácter personal. Debe de existir un nexo causal entre la lesión que se padezca y el trabajo.

Es importante aclarar cuando se está bajo las órdenes empresariales y cuando no. Sobre todo en ciertas actividades profesionales que más especiales a estos efectos. El Tribunal Supremo ha tenido, ante casos similares, pronunciamientos distintos.

Importante en relación a este apartado es la controversia generada en torno al tiempo de descanso. Muchos pronunciamientos tienden a incluir dichos periodos dentro de la presunción de laboralidad y otros por el contrario los declaran excluidos del precepto.

## **2. Tiempo de trabajo y realización de la misión**

Previamente hay que hacer una mención a lo referido a los tiempos de disponibilidad del trabajador. Bien es cierto que los tiempos de disponibilidad en los que el trabajador permanece a disposición del empresario no han sido objeto de consideración por parte del legislador. Se tiende a una regulación bipolar del tiempo que solo diferencia tiempo de trabajo efectivo y tiempo de descanso, sin contemplar niveles intermedios como son el tiempo de presencia.<sup>12</sup>

La Directiva que se encarga de regular estos conceptos es la Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de noviembre de 2003, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo.

Esta define como tiempo de trabajo “todo período durante el cual el trabajador permanezca en el trabajo, a disposición del empresario y en ejercicio de su actividad o de sus funciones, de conformidad con las legislaciones y/o prácticas nacionales” y tiempo de descanso “todo período que no sea tiempo de trabajo”

No cabe duda de que todo lo que ocurra durante el tiempo de trabajo efectivo se beneficia de la presunción de laboralidad. Asimismo, en el caso del accidente en misión, según se ha visto, el tiempo transcurrido durante el desplazamiento es tiempo en el que se está a disposición del empresario, no cabe su equiparación a tiempo de descanso. Por lo tanto, lo que ocurriera en este periodo debiera considerarse accidente de trabajo.

Los problemas se presentan respecto de los tiempos de descanso durante la misión. Es decir, los periodos en los que el trabajador no se encuentra realizando propiamente la misión sino que disfruta de tiempo libre. En estos casos, no parece que se pueda equiparar enteramente al tiempo de descanso ya que el trabajador se encuentra lejos de su entorno privado habitual y todavía bajo la dependencia del empresario.

## **3. Tiempo libre durante la misión**

Parece que la jurisprudencia más reciente se muestra partidaria de entender que lo que ocurra durante los tiempos de descanso durante la misión es ajeno a la misión y por tanto no se beneficia de la presunción de laboralidad. Sin embargo, como se ha visto esta no ha supuesto la existencia de una postura uniforme.

Quizás el problema se encuentra en diferenciar atendiendo al contexto en que se produce el accidente durante esos periodos de tiempo libre durante la misión. Si son

---

<sup>12</sup> RODRÍGUEZ SANZ DE GALDEANO, B. “La regulación de los tiempos de disponibilidad del trabajador en el derecho comunitario y en el derecho interno”, *Justicia laboral. Revista de derecho del trabajo y seguridad social*. nº 41, 2010, pág.51

periodos que el trabajador dedica a actividades habituales de descanso, cena, etc. que no incrementan el riesgo propio de la misión parece que lo más coherente es considerar accidente en misión. De lo contrario esta figura quedaría sin contenido. Puesto que se limitaría a reconocer como accidente solo lo ocurrido durante tiempo de trabajo efectivo y, para esto, no hace falta la construcción jurisprudencial del accidente en misión.

Distinto será el caso en que el trabajador aproveche ese tiempo libre para realizar actividades que puedan incrementar el riesgo. Es lo que ocurrió en el caso descrito en STS, de 10 de Febrero de 1983, (RJ 1983/580). Se expone cómo un trabajador destinado en misión en Nigeria aprovechó su día de descanso, el Domingo, para acercarse a una playa cercana. El afectado se metió en el agua y se asfixió, hecho que le causó finalmente la muerte. El TS excluyó calificar este suceso como accidente de trabajo en misión ya que la persona continuaba bajo dependencia de la empresa pero realizando y asumiendo actos que nada tienen que ver con la misión. Asumió un riesgo adicional. Se consideró inexistente el nexo entre la lesión y el trabajo y por tanto no se calificó como tal.

#### **4. El caso de los transportistas: tiempos de trabajo y de presencia**

Existen supuestos en los que debido a la naturaleza de la actividad es necesario examinar si se considera ese tiempo en el que ocurre el accidente cómo tiempo de trabajo durante el cual se realiza la misión. Este es el caso de los transportistas.

Debido a las peculiaridades que tiene su actividad laboral han contado con regulaciones específicas en materia de tiempos de trabajos. Se creó una Directiva concreta para este sector, la Directiva 2002/15, de 11 de Marzo de 2002. Se traspuso a nuestro ordenamiento a través del Real Decreto 1561/1995, de 21 de Septiembre sobre jornadas especiales de trabajo. En esta se reconoce como categoría específica el tiempo de presencia. Este reconocimiento de una tercera categoría de tiempo de trabajo se reserva únicamente para el sector de transporte. En nuestro caso interesa el transporte por carretera y el marítimo<sup>13</sup>.

Por la abundancia de casos conviene empezar por lo referido para el transporte por carretera.

A estos efectos, el Real Decreto define como tiempo de trabajo efectivo “los periodos durante los que el trabajador móvil no puede disponer libremente de su tiempo y tiene que permanecer en el lugar de trabajo dispuesto a realizar su trabajo normal,

---

<sup>13</sup> Sobre la consideración del desplazamiento como tiempo de trabajo vid: GÓMEZ ARBÓS, J. “Los desplazamientos como tiempo de trabajo”, *Revista Actualidad Laboral*, nº 3, 2012, págs. 285-286

realizando tareas relacionadas con el servicio, periodos de espera de carga y descarga [...]”. El tiempo de descanso “todo periodo que no sea tiempo de trabajo” y añade el término concreto para este colectivo de tiempo de presencia como “los periodos distintos de descanso durante los que el trabajador móvil no lleva a cabo ninguna actividad de conducción u otros trabajos, y no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones [...]”. Son tiempo de presencia los siguiente: a) tiempos en los que el trabajador acompañe a un vehículo transportado en transbordados o tren; b) periodos de espera en fronteras o los causados por las prohibiciones de circular; c) dos primeras horas de cada periodo de espera de carga o descarga.”

Referido a este tema es la STS, de 22 de Julio de 2012, (RJ 2010/7283) en la que un trabajador con categoría de transportista fallece en la cabina del camión durante el descanso nocturno en el que se encontraba debido a una misión por cuenta de la empresa realizando ruta desde Castellón a Gijón. En este caso la sala, tras remitirse a la doctrina, considera que aunque el trabajador se encontrase en lugar de trabajo en el momento de la muerte y amparado por la presunción del art.115.3 LGSS la índole de la dolencia y el momento en que se desarrolla no evidencia relación alguna con la realización del trabajo y concluye que la presunción de laboralidad se destruye, por lo tanto no lo considera accidente de trabajo. No está en tiempo de trabajo.

Esto es objeto de recurso y se cita STS, de 6 de Marzo de 2007, (RJ 3415/2005) o STS, 4 de Mayo de 1998, (RJ 1998/4091) en la que los pronunciamientos son distintos. Se argumenta pues que en este caso la lesión sufrida por el trabajador (isquemia miocárdica - arritmia cardiaca) se produce durante un tiempo de descanso, que por las exigencias del tipo de trabajo (transportista) se produce fuera del ámbito privado del trabajador y que no se confunde con el tiempo de trabajo, y por tanto, no queda destruida la presunción del art.115.3 LGSS. Esto es así porque el accidente se ha producido en especiales circunstancias, ya que la lesión se produce en el vehículo que conducía el trabajador aunque mientras descansaba. Aparentemente existe nexo causal entre la lesión y el trabajo dado que cuando acaece la lesión este se encuentra en el lugar de trabajo (el camión) y prestando servicio de vigilancia del vehículo, que según lo establecido en la Directiva 2002/15 CE este servicio se considera tiempo de trabajo, pudiendo tener la opción de descansar en un hotel. De modo que el trabajador se encontraba con presencia y disponibilidad en el puesto de trabajo. El fallo es que nos encontramos ante un accidente de trabajo en misión.

Caso similar de transportista es aquél en el que un trabajador transportista falleció por hemorragia intraparenquimatosa cuando paro para tomar un café en un área de servicio<sup>14</sup>. Se consideró el acto como accidente de trabajo en misión ya que el derrame cerebral ocurrió durante las horas de disponibilidad del trabajador mientras realizaba un descanso para tomar café. Estas horas se consideran que entran dentro de la jornada de laboral, ya que se encuadran dentro de los tiempos calificados como de presencia en el art.4.b de dicha Directiva y se entiende que durante estas el trabajador está a disposición del empresario, por ello opera la presunción de laboralidad que recoge el art.115.3 LGSS.

Otra circunstancia que se calificó como accidente de trabajo en misión es la de un trabajador transportista que sufre infarto de miocardio cuando descansaba en el hotel en Londres. Entiende la Sala que no se ha roto el nexo causal entre trabajo y lesión debido a que el trabajador no había roto la dependencia con la empresa y no disponía de su tiempo, sino que estaba bajo la dependencia de esta. De modo que la protección del trabajador quedaba extendida desde que éste salió desde su domicilio hasta que volviese. (STS de 24 de Septiembre de 2001, RJ 2002/595)

También se consideró accidente de trabajo en misión el caso de un camionero que mientras descansaba en la cabina a la espera de una mercancía sufre un infarto y muere<sup>15</sup>. En realidad no se está ante una auténtica misión, debido a la particularidad de esta actividad que consiste en un desplazamiento constante. Además, la lesión que le ha causado la muerte se produce no en tiempo de trabajo, sino en tiempo de presencia, definido como aquél en el que el trabajador está a disposición del empresario, sin prestar servicio efectivo por razones de espera, servicios de guardia, averías, comidas u otras. En este caso esperando la carga, por razones de espera. Por tanto, se califica como accidente de trabajo.

Por último la STSJ de Andalucía, de 15 de Enero de 2001, (AS 2001/2394) dicta como un trabajador con categoría de transportista sufre una pancreatitis aguda mientras descansaba en el camión y a causa de la cual termina falleciendo. Se declara que este mal ha sido la causa de la muerte, y que ocurriéndole en otro lugar, como su casa por ejemplo, hubiese sido posible trasladarlo a un hospital y salvarlo. De modo que estamos ante una muerte acaecida en el trabajo y que tiene lugar cuando se está efectuando lo que conlleva que no queda destruida la conexión lesión – trabajo. Finalmente se califica

---

<sup>14</sup> STS, de 19 de Julio de 2010, RJ 2010/4886

<sup>15</sup> STSJ Galicia, de 18 de Junio de 2012, RJ 305/2009

el hecho como accidente de trabajo en misión y se aplica la presunción a todo el tiempo en el que el trabajador aparece sometido a las decisiones de la empresa, incluso sobre alojamientos, medios de transporte....etc.; Se incorpora lo sucedido dentro del art.115.3 LGSS.

Referido al transporte marítimo el Real Decreto 1561/1995 define como tiempo de trabajo efectivo “aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario y en el ejercicio de su actividad, realizando funciones propias de la conducción del vehículo u otros trabajos [...]” el tiempo de presencia es “aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo, por razones de espera, servicios de guardia, averías, comidas en ruta u otras similares”

A este efecto hay que señalar algunos casos concretos.

El primero de ellos es el caso recogido en STS, de 24 de Febrero de 2014, (RJ 2014/2771) anteriormente explicada. La cuestión es determinar el hecho constitutivo de accidente de trabajo o no, ya que el trabajador en dicho momento no se encontraba en su puesto de trabajo ni trabajando. Analizando sólo los factores relacionados con los tiempos decir que el fallo de la sentencia consideró que nos encontramos ante un accidente de trabajo en misión. Esto es así ya que la sala consideró que aun sin encontrarse el trabajador en tiempo y lugar de trabajo sí que estaba dentro del denominado tiempo de presencia, ya que este se encontraba a disposición del empresario sin prestar servicio efectivo, por razones de....comidas u otras similares. Por ello se entiende que el sujeto obedecía a razones operativas, descansar el periodo establecido o tomar aliento. Se debe presumir la existencia de un nexo causal entre la lesión padecida y el trabajo y por tanto se aplica la presunción de laboralidad.

Otro caso es la STS, de 11 de Julio de 2000, (RJ 2000/7409) también citada previamente. El tribunal ha considerado que este hecho cabe encuadrarlo dentro del art.115.2.c) por el que serán accidente de trabajo “los ocurridos con ocasión o por consecuencia de las tareas que, aun siendo distintas a las de su categoría profesional, ejecute el trabajador como cumplimiento de las órdenes del empresario”. Por lo tanto debido a este precepto cabría calificarlo como accidente de trabajo. Además para ratificar la calificación se añade que el trabajador se encontraba en un tiempo de presencia ya que aplicando la definición este se encontraba a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo, como mecánico, por razones de avería, en este caso del coche del empresario quien llamó al afectado para que fuese a repararlo.

Por último, la STSJ (Andalucía), de 22 de Marzo de 2006, (AS 2007/1980) recoge el caso de un marinero que embarca en su buque y sufre una crisis de ángor que le provoca una incapacidad temporal. Dicha sala aplica la doctrina jurisprudencial de sentencias anteriores y entiende que la presunción de laboralidad se debe aplicar no solo a los accidentes, sino también a las enfermedades que se manifiestan durante el trabajo, siendo necesario la existencia de nexo causal trabajo/lesión. No siendo descartable una influencia de factores laborales en la formación del desencadenamiento de esta. El hecho de que exista una enfermedad previamente tampoco va a destruir esta presunción, excepto si se evidencian hechos que hagan visible la carencia de dicha relación. En este caso concreto como sufrió el mal ya montado en el buque, su centro de trabajo, en tiempo de trabajo y estando en una misión por cuenta de su empresa, debe ser calificado como accidente de trabajo en misión. Además, añade, que por motivo de su actividad, la pesca, los periodos de pesca son cortos e intensos, y ello podría conllevar un estrés laboral que actúa como un factor desencadenante más de ese mal. No se ha conseguido demostrar la ruptura de lesión- trabajo.

Ya señala la doctrina (Antonio V. Sempere Navarro) que respecto a la actividad del mar los tribunales han extendido la noción de tiempo de trabajo a todo el periodo de permanencia a bordo de un buque, ya sea tiempo de presencia o tiempo de trabajo efectivo, pues en cualquier momento existe la posibilidad de prestar servicios.

Con todo lo previamente expuesto añadir que sería más idóneo el encuadre de los accidentes de transportistas como accidente de trabajo. Esto debido a que, apoyando lo que dice Antonio V. Sempere Navarro en su artículo “Rectificación del concepto de accidente de trabajo en misión”, en el caso de los transportistas “por la especialidad de su trabajo no hay una verdadera misión, sino una realización de la actividad ordinaria (desplazamiento permanente del trabajador como forma de cumplir la prestación) en la que utilizan el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea”. Por lo tanto, sería aplicable el régimen normal del art.115.1 LGSS junto con las pautas específicas sobre el tiempo de trabajo en el transporte que se deben de tener en cuenta.



## V. CONCLUSIONES

PRIMERA. Existe una división jurisprudencial respecto al concepto de accidente en misión. Los tribunales no están resolviendo de la misma forma y esto es lo que da lugar a pronunciamientos contradictorios. Una parte se decanta por extender la protección del trabajador a todo el tiempo en el que se está en misión, desde el desplazamiento propio de la misión y la realización de esta. Incluyendo también los tiempos de descanso u ocio. Otra, sin embargo, prefiere aplicar el criterio por el cual se establece que no todo lo que ocurra durante la misión va a ser considerado como accidente de trabajo. De modo que deja fuera de la protección los tiempos que no sean estrictamente de trabajo.

SEGUNDA. A pesar de que el accidente de trabajo en misión es una derivación del accidente *in itinere* también se ha visto como la protección en el caso de estos últimos es distinta, ya que en este tipo de accidente, los que ocurren al ir o volver del trabajo, la protección que ampara el art.115.3 LGSS no se aplica. Deberá ser el propio afectado quien acredite el nexo causal entre la lesión y el trabajo además de que se cumplen los elementos propios de esta derivación de accidente de trabajo (teleológico, geográfico, cronológico e idoneidad de medios). De manera que las consecuencias a efectos de Seguridad Social no van a ser las mismas que en el caso de accidente de trabajo en misión.

TERCERA. El infarto sufrido durante el desplazamiento propio de la misión se considerará accidente de trabajo mientras que si se produce durante el desplazamiento desde casa al trabajo no tendrá dicha calificación.

CUARTA. Acerca de los tiempos de descanso del trabajador ha quedado plasmado que existe contradicción jurisprudencial. En ciertos casos se va a considerar que las lesiones que se produzcan durante estos están protegidas y van a ser calificadas como accidente de trabajo en misión y en otros casos por el contrario no.

QUINTA. Respecto del sector de los transportistas se ha visto como cuentan, debido a la especialidad de su trabajo itinerante, con una regulación propia que tiene como objetivo dejar bien delimitado los tiempos de trabajo, de presencia o de disponibilidad a efectos de mejorar la protección de estos. Gran parte de la doctrina ha considerado que este colectivo no está en una misión, sino que se trata de su actividad ordinaria.

SEXTA. Los accidentes de los transportistas en tiempo de trabajo o presencia sí

que van a ser considerados accidente de trabajo mientras que si ocurren en tiempo de descanso serán considerados accidente de trabajo en misión siempre que no se produzca la ruptura del nexo causal.

## BIBLIOGRAFIA

ÁLVAREZ MORENO, A. “Accidente de trabajo ‘en misión’” *Revista doctrinal Aranzadi Social*, nº 56, 2012, BIB 2012/3336

FERNÁNDEZ COLLADOS, M.B. “La presunción de laboralidad del apartado 3 del art.115 LGSS y el accidente en misión” *Revista doctrinal Aranzadi Social*, nº 7319, 2005, BIB 2005/409

GÓMEZ ARBÓS, J. “Los desplazamientos como tiempo de trabajo”, *Revista Actualidad Laboral*, nº 3, 2012, págs. 285-286

LLORENS ESPADA, J. “Los accidentes *in itinere* y ‘en misión’ en el Tribunal Supremo”, pendiente de publicación.

OLARTE ENCABO, S. “Una de cal y otra de arena: un ictus isquémico cerebral en Tel Aviv no es accidente ‘en misión’”, *Revista de trabajo y seguridad social: Comentarios*, núm.375, 2014, págs. 176-182

PALOMINO SAURINA, P. “Tratamiento por parte del Tribunal Supremo de los accidentes ocurridos durante el tiempo dedicado a actividades privadas o personales en una misión. Comentario de la sentencia del TS de 24 de Febrero de 2014”, *Revista de Información Laboral*, nº 7, 2014, BIB 2014/3234

RODRÍGUEZ SANZ DE GALDEANO, B. “La regulación de los tiempos de disponibilidad del trabajador en el derecho comunitario y en el derecho interno”, *Justicia laboral. Revista de derecho del trabajo y seguridad social*. nº 41, 2010, pág.51

SÁNCHEZ PÉREZ, J. “El infarto de trabajo y su vinculación con el trabajo” *Actualidad Laboral*, nº 4, 2011, pág.2

SEMPERE NAVARRO, A.S “Rectificación del concepto de accidente de trabajo ‘en misión’” *Repertorio de jurisprudencia*, nº 9, 2007, BIB 2007/684

SOBRINO GONZALEZ, G.M “El infarto de miocardio como accidente laboral *in itinere* y como accidente de trabajo ‘en misión’” *Revista Relaciones Laborales*, pág.579

TASCÓN LÓPEZ, R. *El accidente de trabajo ‘en misión’*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2010

## **JURISPRUDENCIA CONSULTADA**

### **Tribunal Supremo:**

STS, de 10/02/1983, (RJ 1983/580)  
STS, de 17/03/1986, (RJ 1986/1490)  
STS, de 14/04/1988, (RJ 1988/2963)  
STS, de 26/12/1988, (RJ 1988/9909)  
STS, de 11/07/2000, (RJ 2000/7409)  
STS, de 24/09/2001, (RJ 2002/595)  
STS, de 06/03/2007, (RJ 2007/1867)  
STS, de 08/10/2009, (RJ 1871/2008)  
STS, de 08/10/2009, (RJ 2009/5666)  
STS, de 24/06/2010, (RJ 3542/2009)  
STS, de 19/07/2010, (RJ 2010/4886)  
STS, de 22/07/2010, (RJ 2010/7283)  
STS, de 11/02/2014, (RJ 2014/1626)  
STS, de 24/02/2014, (RJ 2014/2771)

### **Tribunales Superiores de Justicia:**

STSJ (Andalucía), de 15/01/2001, (AS 2001/2394)  
STSJ (Extremadura), de 18/05/2005, (AS 2005/1182)  
STSJ (Andalucía), de 22/03/2006, (AS 2007/1980)  
STSJ (Andalucía), de 22/03/2006, (AS 2007/1980)  
STSJ (Murcia), de 09/07/2007, (AS 2007/2830)  
STSJ (Andalucía), de 12/01/2012, (AS 2012/453)  
STSJ (Galicia), de 12/06/2012, (AS 2012/1782)  
STSJ (Galicia), de 16/06/2012, (AS 3760/2012)  
STSJ (Asturias), de 15/11/2013, (AS 2014/359)